

ÜRETİM VE TÜKETİM SEKTÖRLERİNDEKİ DEĞİŞİMİN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Yrd. Doç. Dr. Meserret Nalçakan¹

ÖZET

İletişim teknolojisi ile ulaşımda görülen ilerlemeler mal ve hizmetlerin ulusal sınırlar dışına çıkmasını, aynı zamanda da ulusal sınırlar dışından elde edilebilmesini olanaklı hale getirmiştir. Yalnızca ulusal sınırlar içerisinde değil, uluslararası alanda da rekabete açılan piyasalarda işbölümü, uzmanlaşma ve yeni pazarlar bulma kavramları önem kazanmaktadır.

Ekonomik dönüşüm tüm dünyada üretim ve tüketim kalıplarını farklılaştırmakta, dünya ticaretinde ve pazarlarında geleneksel yapıları değiştirmektedir. Dünya ekonomisindeki değişimler sermaye ve işgücünün hareketlerini etkilemekte ve rekabet gücünün artırılması yönünde birleşmeleri desteklemektedir. Ekonomik yapının değişime uğraması ve dış ticarete üretim mallarının payının artması ile bu ülkeler ve bu ülkelerden yapılan taşıma talebini de değiştirmektedir. Aynı zamanda işletmeler açısından, üretim ve işletme maliyetleri ki alt süreci olan taşımacılık maliyetleri önem kazanırken; tüketiciler açısından ise üretim ve hizmet kalitesine olan duyarlılık artış göstermektedir.

Küreselleşmeyi ortaya çıkaran etkenler hem rekabetin yoğunlaşmasını hem de üretim ve tüketim sektörleri arasında yapısal uyumun gereğini ortaya çıkarmaktadır. Küreselleşen ekonomik yapı içinde, hizmet sektörünün öneminin artması küreselleşme sürecinden yoğun olarak etkilenmesine yol açmaktadır. Teknolojik, ekonomik, politik, kültürel ve çevresel etkenler ile işletme yönetiminde ortaya çıkan değişim sonrasında küreselleşmenin engellenemez bir süreç olduğu kabul edilmektedir.

Tüm dünyada temeli bilgi ve bilgi teknolojilerine dayalı bir dönüşüm süreci yaşanırken, istek ve beklentileri artan, daha bilgili hale gelen tüketicilerin yönlendirdiği mal üreticileri ve hizmet sağlayıcıları, giderek karmaşıklaşan tüketici talebini karşılayabilmek için küreselleşmenin ve bilgi teknolojilerinin sunduğu olanaklardan yararlanmakta ve faaliyetlerini bu yeni dönemin koşullarına uygun biçimde yeniden şekillendirmektedirler.

Küreselleşme ile dünya çapında toplumlar, kültürler, bireyler ve kurumlar arasındaki karmaşık güç ve iletişim ilişkilerini oluşturan sürecin hızlandırılması sağlanabilmektedir. Böylece zaman ve mekan kısıtlamaları ortadan kaldırılarak iletişim süreleri kısaltılmaktadır. Küreselleşme ile zaman ve iş gücünden tasarruf sağlamakta, üretim teknikleri, mesafeleri aşmaya yarayan teknolojiler (modern ulaştırma araçları ve telekomünikasyon teknolojisi), yeni fikirlerin, teknolojilerin ve kurumların dünyanın her köşesinde anında ve çok hızlı yayılmasını sağlayabilmektedir.

Anahtar Sözcük: Ulaştırma Ekonomisi ve Ulaştırma Sektörü

JEL Sınıflandırması: L91

ABSTRACT

THE EFFECTS OF THE CHANGE IN PRODUCTION AND CONSUMPTION SECTORS ON TRANSPORTATION SECTOR

As a result of the developments observed in transportation sector thanks to advanced communication technology, it is now easier to export or import goods and services from and to abroad. The concepts such as "cooperation", "specialization" and "finding new markets" have gained importance in the markets, which are now more competitive not only in local but also in international arenas.

This transformation in economy has changed certain fixed practices of production and consumption all over the world as well as the traditional structures in world trade and markets. The changes in world economy affect the mobility of capital and labor force and also encourage the mergers to promote competition. It is inevitable that the changes in economic structure and the increasing share of production goods in the markets abroad also changes the demands for the

¹ Anadolu Üniversitesi, Porsuk Meslek Yüksekokulu, Raylı Sistemler Teknolojisi Programı, mnalçakan@anadolu.edu.tr

shipping of such goods to or from those countries. Similarly, such changes lead to higher shipping costs for companies as well as more sensitivity to production and service quality for consumers.

The factors that initiated globalization have resulted in more competition and required a structural harmony between production and consumption sectors. As a result of the increasing importance of transportation sector in globalized economy, this sector has been influenced heavily by this rapid globalization process. Thus; the inevitability of globalization process has been acknowledged after the great change occurred in management due to technological, economic, political, cultural and environmental factors.

Today, a transition process based on information and information technologies is in progress all over the world. As a result of this process, consumers are now more conscious and well-informed, and have higher expectations as well as various demands. The natural consequence of this situation is that now producers and service providers are more prone to make use of the advantages provided by technological developments, and they can easily adapt their activities according to the changing conditions of this new period.

Keywords: Transportation Sector and Transportation Economy

JEL Code: L91

1. GİRİŞ

Toplumlar, ulaşım alanındaki gelişmelerle ekonomik, politik, toplumsal ve düşüncesel yönden büyük değişime uğramışlardır. İngiltere’de ortaya çıkan endüstri devrimiyle iktisadi gelişmelerin yönü; Fransız Devrimi ile de politik ve düşünsel yapının şekli belirlenmiştir. Özellikle demiryollarının bu sürece hareketlilik kazandırarak hem yeni doğan endüstrinin işgücü, hammadde sorunlarına ve pazar gereksinimine çözüm getirmesi hem de endüstri merkezleri dışındaki alanlarda kitlesele üretimini gerçekleştirmesini sağlaması oldukça önemlidir. Tüm bunların dışında, gelişmiş endüstri ülkeleri azgelişmiş ülke pazarlarıyla bağlantısını da bu dönemde kurarak Avrupa’daki kapitalist sistemin işlerliği için gerekli altyapının oluşması sağlanmıştır.

2. BİLGİ TOPLUMUNA GEÇİŞ

Ekonomideki bir gelişme, potansiyel kaynak mevcutsa, modern bir terimle ifade edersek, çarpan ve hızlandırmanın etkisiyle daha büyük zincirleme bir gelişmeye yol açmaktadır. Özellikle sanayinin gelişimi sürecinde gıda maddeleri ve tekstil üretiminde büyük aşamalar kaydedilmiştir. Böylelikle demiryolu diğer faaliyet konularını etkileyerek ve dışsal yararlar yaratarak diğer kesimlerin kapasitelerinin arttırılmasına vesile olmuştur. Sonuçta bir taraftan sanayiler gelişirken, diğer yandan demiryolları inşaatı ve çalıştırılmasından elde edilen teknik bilgi ve tecrübe birikimi, Batı Avrupa’da Rostow’un “safhalar” teorisindeki “olgunlaşma” devriminin başlamasına bir zemin oluşturmuştur (Rostow, 1996: 48-55).

Tarım toplumundan endüstri toplumuna geçiş ulaştırma sektöründe de çok yönlü değişim ve gelişimlere yol açmıştır. Bu etkiler, üretim sürecinde maliyetlerin düşmesi (ki üretim artışına ve verimliliğin yükselmesine) ve makineleşmeye (ki üretimde uzmanlaşmaya) neden olmuştur. Özellikle sanayi üretiminin artması ticaretin gelişmesini, üretim ve tüketim merkezleri arasında önemli bir ulaşım talebinin doğmasına neden olmuştur.

Günümüzde ise endüstri toplumundan bilgi (enformasyon) toplumuna geçişle birlikte ülke ekonomilerinde sanayi sektöründeki üretimden, hizmet ve perakende sektöründe üretime yöneliş, ulaştırma hizmetleri ile ilgili olarak büyük bir değişim yaşanmasına neden olmaktadır.

3. KÜRESELLEŞMENİN ÜRETİM VE TÜKETİM SEKTÖRLERİNE ETKİLERİ

Ulaştırma, hem bireylerin temel haklarından biri olan seyahat etme özgürlüğünün kullanılması için bir araç olmasından dolayı; hem de ülkelerin toplumsal, ekonomik,

kültürel açıdan önemli rolü olan tarımsal, endüstriyel, çevresel, ticari politikalar ile iç içe geçmiş bir sektör olmasından dolayı çağdaş sanayi toplumlarında büyük öncelik taşıyan bir hizmet sektörüdür.

Ekonominin temel unsurları olarak değerlendirilen üretim, tüketim, dağıtım ilişkileri ve ekonomik yapının tümü bilgi temeli üzerine yeniden yapılanmıştır. Böylece bilgi ekonomisini diğer ekonomilerden ve sanayi ekonomisinden ayıran temel fark, bilginin üretim faktörleri içinde birincil önceliğe sahip olması ve bilişim sistemleri yardımıyla bilginin üretiminde ve kullanımındaki artıştır (Kevük, <http://bilgiekonomisi.googlepages.com/bilgiekonomisi.pdf,s.5>).

Gelişmekte olan bir ekonominin pazara açılması, bölgelerarası fiyat farklılıklarının giderilmesi ve üretim yapılabilmesi ulaştırma alanındaki gelişmelere doğrudan bağlıdır. Ulaştırmanın temel işlevi çeşitli hizmet biçimleri arasında uyum sağlamak ve bunu toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği düzeyde ve etkinlikte gerçekleştirmektir (Kepenek ve Yentürk, 2000:393).

Bilgi toplumunda, tüketiciler için zaman; üreticiler için en düşük düzeyde stokla üretim yapmak; satıcılar(aracılar) için depolama maliyetlerinin en az düzeyde olması büyük öncelik taşımaktadır.

Küreselleşme, ulaşım ve iletişim alanlarında meydana gelen gelişmelerin sonucunda dünyadaki ekonomilerin bütünleşmeleri veya tek pazar oluşturmaları şeklinde tanımlanmaktadır. Küreselleşme geniş anlamda organizasyon formlarının, teknolojinin, yönetimin vb. giderek yakınlaşmasını ifade etmektedir (Algan ve İldırar <http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=860>).

Küreselleşmeyle birlikte, ulaştırma maliyetlerinin düzeyi rakip üreticiler arasında fark yaratan bir etken haline gelmiştir. Düşük maliyetle girdi sağlamak ürünlerin rekabetçi fiyatlarla piyasaya sunumunu sağlarken dış ticaretin de artmasını sağlamaktadır.

Ulaştırma Sistemleri ve ağları, günümüzde büyük ölçüde dünya ticaretine konu olan malların taşınmasına hizmet etmekte ve ulaştırma maliyetleri, ticaretin yönünü ve büyüklüğünü belirlemede ağırlığı olan etkenlerin başında gelmektedir (Candemir, 2002:13).

Türkiye'nin modern sanayi çağını yakalayabilmesi için ulaşım sektörünün ileri teknolojiye dayalı bir altyapıya kavuşturulması gerekmekte; üstelik bu gereklilik dış ticarete yönelik gelişmeler, Türkiye'nin doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru oluşturması, Türkiye – AB ilişkilerindeki gelişmeler, ülke ve bölgesel kalkınmada ulaştırmanın öneminin artması ile daha da yoğunluk kazanmaktadır.

Ulaştırma hizmetlerinin sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yerleri, insanları ve eşyaları geniş bir ağ üzerinde ilişkilendirmesi ; bunu yaparken de ülke kaynaklarını ve insan ihtiyaçlarını optimum düzeyde, verimli, güvenli, kesintisiz ve etkin olarak gidermesi büyük önem taşımaktadır (Nalçakan, 2003:147).

Ülkemizde de ulaşım sektörü, iç pazarın genişlemesi, genç nüfus potansiyeli, dış dünya ile entegrasyon girişimleri ve küreselleşme etkileri nedeniyle büyük bir gelişim göstermektedir.

4. KÜRESELLEŞMENİN ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Türkiye'nin birçok ülke ile arasında ulaşım ağı kurarak bağlantı oluşturabilmesi, öncelikle ulusal sınırlar içinde sonra da uluslararası taşımacılık sisteminde yer alabilmesi, ulaştırma altyapısı, teknolojisi, yönetimi ve örgütünün işlerlik ve etkinlik kazanmasına bağlıdır.

Türkiye'nin 1930-1940'larda gerçekleştirdiği kömür, demir, çelik ve makine sanayilerindeki atılımlarını devam ettirememesi, demiryollarındaki atılımını da olumsuz etkilemiştir. Nasıl ki Avrupa ülkeleri ve A.B.D. ve Japonya'daki demiryollarının gelişmesini bu ülkelerde üretilen ve dağıtılan mal türleri, kısaca, buralardaki sanayileşme süreçleri

ve ulaştırma teknolojisinde meydana gelen yeniliklerle ilişkilendirmek gerekliyse Türkiye’de de demiryollarının gelişmesini bu tür malların üretim ve dağıtımları, kısaca, sanayileşme süreci ve ulaştırma teknolojisinde uluslararası alanda meydana gelen değişmelerle ilişkilendirmek zorunludur. Yurtiçi yolcu ve yük taşımalarının yüzde 95’ini taşıyan karayollarının ulaştırma sistemi içindeki ağırlığını azaltmanın yolunun, kalkınma planlarında yazılan hedeflerden değil, sanayileşme sürecinin incelenmesinden geçtiği bilinmelidir. Ağır ve hacimli malların üretimleri arttıkça ve buradan doğacak talep baskısı demiryollarını gerektirdikçe demiryolları da kaçınılmaz bir şekilde iyileştirilecek ve modernleştirilecektir. Batı’da sanayi devrimini izleyen ve ona güç veren demiryolları bu şekilde Türkiye’de tüketim malı ağırlıklı sanayi sektörünün de bir üst basamağa, yani, ara ve yatırım malları üretimi basamağına çıkmasını zorlayacaktır(Kaynak, 2002:39).

1947 İktisadi Kalkınma Planında önceki yıllarda sanayinin gelişmesine önem verilirken, ülkelerin kalkınması için tarımsal gelişmeye ağırlık verilmesi, diğer sektörlerdeki gelişmelerin de buna bağlı olarak belirlenmesi vurgulanmıştır. Böylece, tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin netleşmeye başladığı dönemin başlangıcı olan 1950’lerde ulaştırmada karayollarına ağırlık verilmeye başlanmıştır. İktisadi yapıda tüketim malları üretimi ve tüketimi yaygınlaştıkça, bu tür malları kapıdan kapıya hızlı ve elverişli koşullarda taşıyabilen karayolu taşımacılığı geliştirilmiştir (Gerçek, 1999: 39).

İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra karayolu şebekesi genişlerken otomobil ve otobüsün yolcu taşımacılığında; kamyonun yük taşımacılığında payı giderek artmıştır. Yeni hammaddelere erişilmesi ve ürünlerin pazarlara ulaştırılması konusunda küçük ölçekli sanayici ve çiftçiye kapıdan kapıya, esnek ve küçük birimli taşımalarda lojistik destek veren karayolu ulaşımı, demiryolunun ulaşamadığı pazarların derinlerine kadar erişilmesini sağlamıştır. Bu hızlı yayılma demiryolunu besleyen hatların ve üretim biçimlerinin değişmesine yol açmıştır(Duman, 2006:1041).

Demiryolu işletmeciliği, geleneksel olarak kamu tarafından tekel konumunda yerine getirilen ve işletme zararları nedeniyle yine kamu tarafından sürekli sübvansede edilen bir sektör konumunda olmuştur. Rekabet ortamının oluşmaması nedeniyle sektörün istenen verimli işletme yapısına ulaşamaması ve sektörü ayakta tutmak için aktarılan kamu kaynaklarının sürdürülebilir olmaktan çıkması, devletleri sektöre rekabete açmaya ve özel girişimlerin sektöre girmesini sağlayacak düzenlemeleri hayata geçirmeye itmektedir(Özcan, 2006:1058).

Yeni demiryolu çağı, dünyadaki farklı uygulamalarda birbirini takip eden üç ayrı aşamadan geçen yeni bir gelişim çizgisi ile ortaya çıkmaktadır. Bu aşamalar sırasıyla, değişen dünyadaki ulaştırma pazarı koşullarına uygun biçimde önce bünyesel sorunlarını giderecek şekilde demiryollarının yeniden yapılanması, hızla gelişen ve tekel durumuna dönüşmeye yüz tutan karayolu taşımacılığı ile rekabet edebilme olanaklarını geliştirebilmek için " ticarileşme ve bu rekabet içinde özel girişimin esneklik ve ataklık gibi özelliklerinden yararlanmak ve kamu kaynaklarının tüketimini en aza indirmek için özelleştirmektir(Duman, 2006:1042).

5. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE DEĞİŞİME YOL AÇAN ETKENLER

Eşya ve ürün taşımacılığında hem ulusal hem de uluslararası boyutlu olarak yaşanan rekabet, üreticilerin pazar paylarının korunması ve artırılmasında ulaştırma olanaklarını gözden geçirmeyi gerekli kılmaktadır. Böylece düşük maliyetle girdi sağlanırken, üretilen malların da piyasalarda rekabet edebilecek fiyat düzeylerinde tam zamanında arz edilmesi sağlanabilmektedir (Nalçakan, 2006:57).

Dünya ticaretinin serbestleşmesi uluslararası ticaret yapan kuruluşları ve bu ticaretin içerdiği ürün ve hizmetlerin lojistik desteğini veren kuruluşları da etkilemektedir. Bir yandan ulusal kuruluşlarımıza dışarıya açılma, daha rahat işlem yapma, daha geniş pazarlara hitap etme şansı verirken, diğer yandan küresel rekabete açık hale getirmektedir. Küresel rekabette başarılı olmanın yolu da ancak üretim ölçeklerinin büyütülmesinden geçmektedir. Üretimin sadece bölgesel veya ülke tüketimi için yapılması

maliyet avantajını sağlayamamaktadır. Ticaretin serbestleşmesi ile birlikte üretimini ucuz hammadde, ucuz insan gücü ve büyük sayılarda gerçekleştiren kuruluşlar yarattıkları maliyet avantajı ile pazar paylarını arttırmakta ve küçük rakiplerini satın alma ve yok edici rekabet koşulları yaratarak piyasadan silbilmektedir...Ürünlerin benzer yerlerde benzer metotlarla ve benzer maliyetlerle üretildiği bir dünyada müşteriye satın alma kararını verdiren iki faktör; satış fiyatı ve bulunabilirliği olmaktadır. Lojistik de bunu sağlayabilen yeni bir sektör olarak karşımıza çıkmıştır (Yıldıztekin, 2004: 21-22).

Zaman temelli bir rekabet ortamında başarılı bir şekilde faaliyet gösterebilmek için firmaların lojistik konusunu bir sistem yaklaşımı içerisinde ele almaları gerekmektedir. İşte bu aşamada, lojistiğin en önemli öğelerinden olan ulaştırmaya büyük rol düşmektedir. Artan stok seviyeleri ve uzayan teslim süreleri, ancak güvenilir ve etkin bir ulaşım ağı ile önlenebilir. Düşük maliyetli malzeme ve işçilikten yararlanmak da yine ulaşım ağlarının genişlemesi ile mümkün olabilmektedir (Uray ve Ülengin, 1999: 30).

Yüksek enerji maliyetleri, çevre etkilerine gösterilen duyarlılık, iç ve dış turizm etkinliğinin artış göstermesi, sanayi üretiminde en düşük düzeyde stok bulundurma eğilimi, üretim ölçeğinin kitlesel üretime uygun hale getirilmesi, taşımacılık faaliyetinin "doğru ürünü,doğru miktarda, doğru koşullarda doğru yerde, doğru zamanda doğru müşteri için, doğru maliyetle (Almeman, 2005:1)gerçekleştirilmesini gerekli kılmaktadır.

Bilgi toplumu bağlamında Türkiye'nin performans zayıflığı, ekonomik yapının genel üretim ve ihracat performansının istenilir ölçülerin gerisinde kalmasına neden olmuştur. Bilimsel ve teknolojik altyapı ve diğer gelişmeler açısından yetersiz bir ekonominin genel üretim yapısının yeterince çeşitlenememesi ve doğal olarak ihracata konu olan ürün yapılarının ve çeşitlerinin de katma değer ve rekabet gücü bakımından zayıf kalması şartıcı değildir(Algan ve Ildırar,<http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=860>).

Taşımacılık, lojistik yönetimi içinde önemli bir fonksiyon üstlenerek lojistik faaliyetlerinin üretim, pazarlama, satış ve bilgi teknolojileri gibi fonksiyonlarla bütünleşmesini sağlamaktadır.

İşletmelerin uluslararası alanda rekabet edebilmelerinde imalat maliyetlerinin(işçilik, hammadde,enerji vb.) düşük olduğu yerlerde üretim yapmak, hedef pazarlara yakın olmak ve sürekli yeni pazarlar bulmak önemli bir kazanç kaynağı oluşturmaktadır. İşletmeler faaliyetlerini yalnızca kökeni oldukları yerel ya da bölgesel pazarlarda değil uluslararası ve küresel çapta sürdürmek zorundadırlar(Kaynak, 2004; 371).

Ulaştırma sektörü üzerinde demografik, ekonomik, teknolojik, politik, yasal ve sosyo-kültürel etkenler makro düzeyde; tüketiciler, rakipler, dağıtım kanalları ve tedarikçiler de mikro düzeyde etkili olmaktadır.

Büyüme sürecini büyük ölçüde uluslararası sermaye hareketlerine bağımlı hale getiren Türkiye, dışa açık- ihracata dayalı büyüme stratejisini dünya üretimi ve işbölümünde standart-geri teknolojiler, emek ve kaynak yoğun ürünler ve ucuz emek ile uzmanlaşma doğrultusunda sürdürmüştür(Eser, 2006:237).

6. LOJİSTİK HİZMETLERİ VE TAŞIMACILIK

Dış ticarete yönelik faaliyet gösteren işletmeler için dış ticarete iş akışının tamamlanmasında önemli rolü olan lojistik hizmetleri, dış tedarik yolu ile satın almaları günümüzde giderek daha fazla tercih edilen bir çözüm yöntemi olarak görülmektedir(Koban ve Yıldırım Keser, 2007:47).

Bilgi toplumu bağlamında Türkiye'nin performans zayıflığı, ekonomik yapının genel üretim ve ihracat performansının istenilir ölçülerin gerisinde kalmasına neden olmuştur. Bilimsel ve teknolojik altyapı ve diğer gelişmeler açısından yetersiz bir ekonominin genel üretim yapısının yeterince çeşitlenememesi ve doğal olarak ihracata konu olan ürün yapılarının ve çeşitlerinin de katma değer ve rekabet gücü bakımından zayıf kalması şartıcı değildir (Algan ve Ildırar (<http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=860>)).

Ekonomik yapı içinde ulaştırma olanaklarının iyileşmesi, makro açıdan istihdam, yatırım ve üretim yapısını; mikro açıdan ise işletmelerin faaliyetlerini satış ve dağıtım aşamasında olumlu yönde etkilemektedir.

Son yıllarda ticaretin uluslararasılaşması ve işletmelerin dışa dönük stratejilere odaklanması lojistik anlayışının değişmesine ve bazı lojistik fonksiyonlarının öne çıkmasına neden olmuştur. çok uluslu işletmelerin ürünlerini farklı bölgelerdeki üretim noktalarından farklı bölgelerdeki tüketim noktalarına ulaştırma zorunlulukları lojistik fonksiyonlarından taşıma fonksiyonunun diğerlerine göre daha önemli görülmesini sağlamıştır.(IGEME_Lojistik_Arastirmasi.pdf)

Lojistik iş süreçlerinin alanlarında uzman lojistik hizmet sağlayıcılardan tedarik edilmesi, işletmelerin asıl faaliyetlerini güçlü oldukları alanla sınırlamaktadır.Bu ise rekabet baskısındaki işletmelerin dış pazarlarda;

- rakipleri karşısında öne çıkmasını sağlayacak ana iş alanlarına daha fazla kaynak ayırmalarına,
- varolan kaynaklardan en üst düzeyde yararlanma hedefine odaklanmalarına, yeni pazarlara yönelme ve bu pazarlarda odaklanma yönünde yeniden yapılanma sürecine girmelerine olanak sağlamaktadır (Koban ve Yıldırım Keser, 2007:97).

Türkiye'nin üretim yapısı ağırlıklı olarak, teknolojik derinliği az olan tekstil ve hazır giyim, seramik, demir-çelik, gıda-içki-tütün, orman ürünleri ve mobilya sektörlerinde yoğunlaşmaktadır(Algan ve İldırar ,<http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=860>).

Türkiye'nin uzun dönemde ekonomik toplumsal gelişmesini sürdürebilmesi için teknolojik yeteneğini geliştirmesi, sanayinin teknoloji temelini yenileyecek fiziki ve beşeri sermaye yatırımlarıyla üretim ve ihracatını katma değeri yüksek bilgi-teknoloji yoğun sanayi ürünlerine yönelmesi gereklidir. Teknolojik gelişme ve verimlilik artışlarına dayalı, rekabet gücü yüksek sanayi temelli bir büyüme için öncelikle kalkınma stratejisine, sanayi, teknoloji, politikalarına ve ulusal yenilik sistemlerine ihtiyaç vardır. Köklü bir dönüşüm gerektiren bu süreçlerin yönetilmesi/düzenlenmesi ve uygun bir ortamın yaratılması ise iyi işleyen kurumların ve gelişmiş bir kurumsal kapasitenin oluşturulmasına bağlıdır(Eser, 2006:244-245).

Dünya ulaştırma sektörü, bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren, uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeye katkıda bulunmaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır. http://www.patronlardunyasi.com/news_print.php?id=25367

Ulaştırma ve taşımacılık sektörü, Avrasya coğrafyasında ikinci ipek ticaret yolu ulaştırma altyapısının tamamlanmasıyla hızla gelişecek sektörlerdir. Londra'dan Çin'e Pasifik'ten Çin Denizi'ne kadar uzanan "Eurosia Transport Corridor,, projesi Türkiye'nin de üzerinden geçmekte ve enerji akımına karşı mal ve hizmetler akımının bölgeye ulaştırılacağı ulaştırma altyapısını oluşturmaktadır. Bu altyapının tamamlanması ile taşımacılık, ulaştırma, depolama ve bunlara bağlı sektörler gelişecektir (Gürlesel, <http://www.TÜGİAD/20.doc.htm.20.08.2002>).

1970'li yıllarda ve 1980'li yılların ilk yarısında birçok işletme verimliliği artırarak ya da maliyetleri düşürerek rekabet avantajına sahip olmak istemişlerdir. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise artık rekabet üstünlüğünün müşterilere verilen hizmetin kalitesine dayandığı herkes tarafından kabul edilmiştir. Günümüzde lojistik yönetimi, firmalar için rekabet avantajı yaratmanın önemli bir yoludur. Bir diğer deyişle; tüketici tercihi açısından rakiplerin üstünde bir yerde yer almak etkin bir lojistik yönetimiyle başarılabilir(<http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79>).

7. SONUÇ

Ülkemizde ulaştırma sektörünün ekonominin üretim yapısına, gelişim sürecine ve dışa dönük rekabet gücünün oluşmasına katkıda bulunması için sektörün piyasa koşullarına göre işleyen, etkin ve ticari odaklı hizmet sunması gerekmektedir. Örneğin, demiryolu taşımacılığı ve kombine taşımacılık sistemlerinin yük taşımacılığında ön plana çıkması halinde, karayolu taşımacılığının ağırlıklı olarak kullanılması nedeniyle maruz kalınan olumsuz etkilerden kurtulularak, Avrupa ile uyumlu bir ulaşım sistemine kavuşmuş olacaktır.

KAYNAKÇA

- ALGAN, Neşe ve ILDIRAR, Mustafa(2007); **"Güçlü Ve Büyük Türk Ekonomisi İçin Üretim Ve İstihdam Politikaları"**, Erişim Tarihi: 19.12.2007, <http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=860>
- ALMEMAN, Arif Adnan (2005); **"Lojistik Türkiye'nin Bir Rekabetçi Avantaj Sektörü Olabilir mi?"**, LojiTrans'05 Newsletter, 13-15 Aralık 2005, Tüypap -Beylikdüzü, İstanbul.
- CANDEMİR, Yücel; **"Dünyada ve Türkiye'de Ulaştırma Öğrenimi"**, Cumhuriyet Bilim Teknik Dergisi, (19 Ekim 2002), Sayı:813.
- DUMAN, İsmet(2006); **"Demiryollarının Yeniden Yapılanma İhtiyacı ve TCDD'deki Gelişmeler"**, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.
- ESER, Uğur(2006); **"Yeni Liberalizm ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Sanayileşme: Washington Uzlaşması Politikaları Deneysel Bir Başarı mı? Ülke Deneyimleri ve Alınan Dersler"**, Ulusal Bağımsızlık İçin Türkiye İktisat Politikaları Kurultayı Bildiriler Kitabı, 13-16 Haziran 2006, İnönü Üniversitesi İİBF, Malatya.
- GERÇEK, Haluk (1999);**"Türkiye'de Ulaştırma Politikaları ve Demiryolları"**, İktisat Dergisi, sayı:395.
- GÜRLESEL, Can Fuat(2002); **"ABD'nin Stratejik Ortağı Türkiye'de Yüksелеcek Sektörler"**, TÜGİAD Elegans Magazin, Erişim Tarihi: 20.08.2002, <http://www.TUGIAD/20.doc.htm>.
- İGEME;**"Lojistik"**,ErişimTarihi:02.01.2008,http://lojistikhaber.com//images/_library/resources/IGEME_Lojistik_Arastirmasi.pdf
- KAYNAK, Muhteşem (2002); **"Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye"**, Ekonomik Yaklaşım Dergisi,Cem Alpar Özel Sayısı, Gazi Üniversitesi İktisat Bölümü, Sayı:42-43, Cilt 13, (Kış-İlkbahar).
- KAYNAK, Muhteşem (2004); **"Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Bağlamında Avrasya Ulaştırma Koridorlarında Bölgesel Rekabet ve Türkiye"**, 2004Türkiye İktisat Kongresi, İktisadi Sektörlerde Gelişme Stratejileri, Tebliğ Metinleri-II, İzmir.
- KEPENEK Yakup ve YENTÜRK, Nurhan(2000); **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitabevi, İstanbul.
- KEVÜK, Süleyman. **"Bilgi Ekonomisi"**, Erişim Tarihi 02.01.2008 <http://bilgiekonomisi.googlepages.com/bilgiekonomisi.pdf>
- KOBAN, Emine ve YILDIRIR KESER, Hilal(2007); **Dış Ticarete Lojistik**, Ekin Yayınevi, Bursa.
- NALÇAKAN, Meserret(2003);**"Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye**

Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi(1980-2000 Dönemi)”

Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

NALÇAKAN, Meserret (2006); **“Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Ekonomik Önemi Ve Ülkemiz Taşımacılığının Sürdürülebilirlik Sorunu”**, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.

ÖZCAN, İsmail Çağrı(2006); **“Demiryolu Ulaştırmasında Kamu-Özel İşbirliği Modeli ve Türk Tecrübesi”**, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Cilt. 2, 13-15 Aralık 2006, Ankara.

ROSTOW, W. Whitman(1996); **İktisadi Gelişmelerin Merhaleleri Komünist Olmayan Bir Manifesto**, Çeviren: Erol Güngör, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Yayını, Ankara.

RO-TA Kurumsal Hizmetler(2008); **“Lojistik Yönetimi Ve Lojistik Fonksiyonları”**, Erişim Tarihi:02.01.2008, <http://www.rota-egitim.com/rota.asp?procid=8&ndproc=79>.

URAY,Nimet ve ÜLENGİN, Füsun(1999); **“Lojistik ve Teknoloji Etkileşiminin Ulaştırma ve Taşımacılık Faaliyetleri Üzerinde Etkisi: Türkiye Gerçeği”**, İktisat Dergisi, Sayı: 395.

YILDIZTEKİN, Atilla (2004); **“Dünü ve Geleceği ile Lojistik”** Lojistik Dergisi, Sayı:1.